



Mission 7

Mobilités

RÉGION BRETAGNE – BUDGET PRIMITIF 2025

Session de décembre 2024

\\ Synthèse de la mission

La politique de mobilités s'oriente résolument sur l'objectif de la qualité du service rendu et de plus en plus clairement, sur l'enjeu d'une mobilité du quotidien pour correspondre aux attentes prioritaires des usagers.

Les TER et les cars BreizhGo connaissent aujourd'hui des affluences très importantes qui traduisent la propension des citoyens à utiliser les transports publics par nécessité sociale et économique, par préoccupation environnementale, pour son faible coût d'usage ou simplement parce que BreizhGo donne confiance. Le défi est de savoir répondre aux attentes, pour transporter dans de bonnes conditions, toutes celles et ceux qui ont fait le choix (et peuvent le faire) du report modal avec l'abandon temporaire ou permanent de la voiture individuelle.

Le TER se porte bien en Bretagne. Leader en France pour la qualité de service, pour la croissance de fréquentation, pour son efficacité économique, il est le pivot des mobilités bretonnes avec une armature desservant les grandes villes, complété d'un réseau de dessertes fines pour irriguer les territoires moins denses. Cette qualité reconnue ne doit rien au hasard, c'est le fruit d'investissements massifs dans les infrastructures, les gares, les matériels depuis plus de 20 ans mais aussi de l'exigence de la relation avec SNCF pour faire circuler plus de 400 trains tous les jours.

La qualité du service TER suscite des attentes et des ambitions nouvelles dans les territoires. Toutes les intercommunalités situés sur les axes ferroviaires Vannes-Quimper et Brest-Morlaix-Lamballe ont souhaité nouer un partenariat inédit avec la Région Bretagne pour poursuivre le développement du TER avec des engagements financiers nouveaux. 21 circulations quotidiennes supplémentaires en Bretagne sud et 20 en Bretagne nord seront proposées en 2026. Avec les 24 trains en plus dans le grand Rennes à partir de septembre 2024, l'offre TER aura cru de 20% et le parc matériel sera doté de 9 Regio2N nouveaux.

Cette augmentation de l'offre TER se fait sans conséquence sur l'offre grande vitesse puisque la convention avec TGV en miroir de la convention TER emporte une garantie de desserte de toute la Bretagne par TGV jusqu'à Brest et Quimper. Ce cadre sécurisé permet la meilleure desserte possible grande vitesse de la Bretagne. Depuis plusieurs mois, OuiGo dessert Brest, Quimper et les villes intermédiaires pour apporter une offre bas prix pour rejoindre Paris et au-delà. SNCF Voyageurs a renforcé récemment le volume de places disponibles pour la pointe bretonne en agissant sur la politique tarifaire. De même, certains TGV seront accélérés pour Brest et Quimper avec la réorganisation de la desserte de Laval. La convention TER et la convention TGV sont deux cadres majeurs pour faire du train un axe de développement essentiel des mobilités quotidiennes et occasionnelles en Bretagne.

Le développement du ferroviaire en France est pris en étau entre une demande sociétale, une exigence environnementale, d'une part et une incapacité financière à accompagner cette vague, d'autre part. Les Régions doivent investir massivement sur des infrastructures qui ne leur appartiennent pas, et assumer des déficits d'exploitation toujours plus grands. Pour équilibrer le financement du ferroviaire, SNCF Réseau a porté une réforme des péages qui viendra accroître fortement la charge des Régions à partir de 2025, représentant plus 7M€ en Bretagne. Une réforme du financement des mobilités est nécessaire et urgente.

Le réseau de cars BreizhGo dessert 25 000 points d'arrêt sur l'ensemble du territoire, dont près de 3 000 arrêts interurbains et environ 22 000 arrêts scolaires. En complémentarité du train, ce réseau maille finement le territoire pour apporter un vrai service utile aux populations. Depuis les transferts de compétence en 2017, la Région a travaillé à l'harmonisation du réseau BreizhGo avec des nouvelles gammes tarifaires, une centrale d'appels commune, des services partagés, une identité visuelle. Une étape importante doit être franchie en 2025 avec le renouvellement des délégations de service public des offres cars situées en Côtes d'Armor et en Morbihan. Ces deux réseaux interurbains historiques doivent être modernisés pour répondre aux attentes nouvelles des populations.

\\ SOMMAIRE

Synthèse de la mission 7

PR0701

PR0702

PR0703

La desserte BreizhGo des 10 îles bretonnes structure la vie des insulaires, elle est essentielle pour les besoins des populations : travail, santé, études, loisirs... Les 16 navires propriété de la Région font l'objet d'une attention toute particulière pour apporter sécurité et qualité à tous. Les études pour construire deux nouveaux navires pour les îles de Sein, Molène et Ouessant sont lancées. En parallèle, des réflexions sont engagées pour proposer une transition énergétique des navires compatible avec les exigences maritimes des mers traversées.

La création du réseau unifié train, car, bateaux passe par le déploiement de nouveaux services multimodes, multi-transporteurs dans une approche usagers cohérente. L'année 2024 aura été marquée par la distribution de cartes KorriGo aux 100 000 scolaires transportés par BreizhGo. C'est un acte majeur pour éduquer nos jeunes à ces pratiques d'usage des transports collectifs.

KorriGo est un succès breton qui s'est imposé dans tous les réseaux de transport mais aussi de plus en plus dans les services de la vie quotidienne. Megalis jouera un rôle prépondérant dans cette volonté de diffuser massivement KorriGo pour faciliter la vie des populations dans leurs accès aux services essentiels.

Après deux conférences régionales vélo en 2022 et 2024 et un premier volet de son schéma régional vélo en 2022, le Conseil régional de Bretagne souhaite renforcer la prise en compte du vélo dans les chaînes de mobilité. Il est prévu un deuxième volet du schéma régional vélo en 2025 en lien avec toutes les collectivités concernées.

Les mobilités intègrent également la dimension aéroportuaire, pour laquelle la collectivité est directement responsable des aéroports de Quimper, Brest, Dinard et Rennes. Pour ces derniers, la stratégie régionale votée en 2023 donne le cap, même si la collectivité prendra évidemment en compte dans sa déclinaison les évolutions importantes de contexte au niveau national, régional et local (renforcement des liens avec le territoire pour Quimper, avenant pour Brest, une nouvelle concession pour Rennes-Dinard...). Par ailleurs, pour amplifier la première stratégie aéroportuaire centrée sur ces plateformes régionales, un second volet de la stratégie aéroportuaire sera proposé au vote du Conseil régional en 2025, intégrant l'ensemble des aéroports et aérodromes bretons, en focalisant sur les coopérations et le maillage de ces plateformes.

La loi d'organisation des mobilités (LOM) n'a pas répondu à toutes les espérances pour améliorer les mobilités quotidiennes des concitoyens. Face à ce constat et face aux enjeux majeurs à relever, les collectivités de Bretagne agissant comme autorité organisatrice des mobilités se sont mises en mouvement pour créer le syndicat mixte Bretagne Mobilités. A l'issue d'un processus de concertation très ouvert de plusieurs mois, un accord a été trouvé pour porter une nouvelle ambition collective au bénéfice des bretonnes et bretons, tant dans le service rendu que dans l'offre proposée. Bretagne Mobilités incarnera ainsi une dynamique de toutes les autorités organisatrices des mobilités, dynamique volontariste dont les prémices étaient matérialisées par les accords territoriaux passés avec les espaces sud et nord de la Bretagne pour partager l'ambition d'un renfort d'offre TER sans précédent, ainsi que par les 42 contrats opérationnels de mobilités déjà conclus avec les intercommunalités.

En accord avec les collectivités de Bretagne, la Région a déposé auprès du ministère des Transports en juin dernier une lettre d'intention pour la création d'un SERM, lequel a labellisé en retour la proposition bretonne. L'intention de la Bretagne, singulière en France, est bien la constitution d'un SERM régional et non organisé sur les seules métropoles du territoire, articulant l'ensemble des modes de transports, fer, routier, modes doux et vélo.

Enfin, le levier du financement de l'investissement sur les infrastructures s'est matérialisé avec la validation définitive du volet mobilités du CPER en juin 2024, au terme de la phase réglementaire d'évaluation environnementale et de consultation du public. Un contrat qui permettra sur les 6 prochaines années de mobiliser près de 700 Millions d'euros de financements pour l'investissement en Bretagne, dont 233 de crédits régionaux. Les premières conventions seront proposées à partir de 2025 pour poursuivre LNOBPL, pour engager les travaux pour Auray-Quiberon et Carhaix-Guingamp, pour désaturer la gare de Rennes au profit de toute la Bretagne, pour augmenter les capacités de maintenance des TER à Rennes et Quimper, pour avancer dans la mise à 2x2 voies de la RN164.

Le CPER emporte aussi pour la première fois le levier de la mobilité des biens et marchandises (fret & logistique) avec plus de 60 M€ dédiés à des infrastructures ferroviaires, des études de flux, et des actions en faveur de la logistique. C'est sur ce socle que reposera courant 2025 l'élaboration de la feuille de route régionale dédiée, en articulation avec les autres politiques de la Région (portuaire et maritime, économique, emploi-formation...) et en lien avec l'Etat, les collectivités bretonnes, et les acteurs économiques.

Programme 701

Transports collectifs

\\ Raison d'être du programme

BreizhGo, le réseau de transport collectif en trains, cars et bateaux de la Région Bretagne doit bénéficier à toutes et tous et partout en Bretagne quel que soit son lieu de vie, d'études, de travail, sa condition sociale, ou encore sa situation de handicap.

Ce réseau représente plus de 60 millions de voyages annuels et doit se réinventer tous les jours, à l'échelle régionale, en fonction de l'évolution des besoins de déplacements, des volontés des territoires, des évolutions servicielles, et de l'impérieuse nécessité de décarbonation, tout en garantissant la maîtrise de l'enveloppe budgétaire globale.

La Région est ainsi un acteur incontournable des mobilités sur le territoire breton, aux côtés des métropoles, agglomérations et communautés de communes avec lesquelles elle travaille en partenariat et co-construction, notamment dans le cadre de Bretagne Mobilités.

\\ 2025 en actions

→ Le TER BreizhGo, un engagement structurant pour le territoire

La Bretagne bénéficie toujours d'une bonne fréquentation de ses trains et d'un niveau de recettes permettant d'envisager des développements de l'offre ferroviaire. Par ailleurs, les ratios économiques ont été améliorés (rebasage des charges et des recettes) grâce à la nouvelle convention signée fin 2023.

En 2024, grâce au dispositif « deux trains sur une même voie », 24 circulations supplémentaires ont été ajoutées sur le périurbain rennais en 2024.

En 2025, des développements d'offres seront mis en place sur l'axe sud en concertation et co-financement avec les collectivités. Cela représentera 21 circulations par jour avec un déploiement partiel dès septembre 2025 (17) et complet à partir de septembre 2026 (+4) une fois les 3 nouvelles rames nécessaires au projet livrées.

Le besoin en CPF est de 117,2 M€, dont 2,7 millions de développement d'offre (axe sud).

La contribution au titre de 2025 pour le TGV reste stable à 14,4 millions.

→ La production du service public de transport interurbain et scolaire

La situation de pénurie de conducteurs s'est améliorée grâce à la mesure mise en place en faveur des conducteurs à temps non complet (près de 1 500 bénéficiaires pour un coût de 2,8 millions d'euros en 2024). La situation demeure toutefois fragile et à surveiller.

L'année 2025 verra la mise en place, en septembre, de nouveaux contrats de délégation de service public pour le Morbihan et les Côtes d'Armor. L'enjeu financier est majeur et les négociations aboutiront au premier trimestre 2025. Dans le même temps, l'ensemble des marchés de transport scolaire morbihannais seront renouvelés. L'enjeu global se situe aux alentours des 50 millions.

→ Desservir les îles bretonnes

La responsabilité de la Région sur la desserte des îles se traduit par l'exécution de sept contrats de délégation de service public. La Région poursuit le travail avec l'ensemble de ses délégataires pour maintenir et renouveler les équipements de la flotte régionale dans un objectif de sobriété énergétique, et les moyens d'exploitation nécessaires aux services des dessertes. L'année 2025 verra la mise en place du nouveau contrat de délégation de service public de desserte en passagers et marchandises pour l'Ile d'Arz.

\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2025 une autorisation de programme de

6 494 600 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2025 une autorisation d'engagement de

339 226 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de

10 156 700 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

338 629 600 €

La ventilation des crédits par chapitre budgétaire figure en introduction du rapport

→ Développer, pour le réseau BreizhGo, des services aux voyageurs modernes, performants et adaptés aux usages

Pour donner corps au réseau unifié train/car/bateaux, des projets structurants sont menés pour apporter de la lisibilité à l'offre tous modes et faciliter l'usage de BreizhGo.

Parmi ces chantiers, la tarification, la distribution des titres de transport et la billettique prennent une place importante, avec des enjeux propres au réseau BreizhGo mais aussi liés au développement de l'intermodalité à l'échelle de la Bretagne.

L'année 2025 permettra de stabiliser la billettique scolaire désormais présente pour l'ensemble des circulations dédiées aux collégiens et lycéens sur le réseau BreizhGo, de même que la billettique interurbaine en Finistère (déploiement progressif depuis fin 2024).

Il restera à équiper les lignes interurbaines du Morbihan et des Côtes d'Armor, ainsi que les lignes maritimes, début 2026.

2025 verra la mise en place, avant l'été, du nouvel abonnement illimité sur le réseau BreizhGo pour les moins de 26 ans, ainsi qu'une boutique en ligne permettant de grandement faciliter l'achat de titres de transport pour l'ensemble du réseau.

→ Améliorer l'information et la communication auprès des usagers et développer la concertation

Les actions menées viseront à faire connaître l'offre train, car, bateau du réseau BreizhGo afin notamment d'inciter le grand public à faire le choix du transport public.

Une nouvelle version du site Breizhgo.bzh a été travaillée afin de simplifier le parcours usagers et garantir l'accès à l'information et sera déployée en 2025.

Le marché de la centrale d'appels BreizhGo sera renouvelé fin 2025, et s'appuiera désormais sur les outils de relation usagers de la Région.

→ Favoriser la coopération territoriale bretonne, l'émergence et le développement de solutions de mobilité plus durables

Bretagne Mobilités incarnera, demain, la coopération territoriale bretonne, en qualité de nouveau bien commun pour les collectivités bretonnes. Bretagne Mobilités sera, demain, le nouvel outil de gouvernance des mobilités pour coordonner les différentes offres de transport et viser une mobilité sans couture la plus intégrée possible. Bretagne Mobilités opérera, demain, un continuum renforcé de la politique partenariale avec les EPCI menée antérieurement par la Région.

Bretagne Mobilités aura également, à travers sa gouvernance locale fondée sur les bassins de mobilité, la possibilité de faciliter la mise en place de nouveaux services à destination des usagers. Les périmètres des bassins de mobilités, qui ont été approuvés en session plénière du Conseil régional d'octobre 2024, dessinent ainsi une nouvelle façon de travailler les mobilités et l'intermodalité à l'échelle de bassins de vie, en fonction des services et usages d'aujourd'hui et de demain.

L'année 2025 verra la mise en place effective du syndicat, attendue pour l'été, suite à une année 2024 riche en concertations qui ont permis d'esquisser les premiers éléments de sa future feuille de route.

Par ailleurs, la Région reste attentive aux évolutions sociétales majeures qui impactent les mobilités. Au moyen de la plateforme de co-voiturage de proximité OuestGo, ou encore du système d'information multimodale régional qui affiche l'ensemble des offres de transport public ou privé, la Région Bretagne s'engage pleinement dans le report modal. L'année 2024 aura permis de consolider l'action régionale sur le covoiturage, notamment dans le cadre d'un projet cofinancé par le fonds vert, et dans l'attente d'un portage du sujet par Bretagne Mobilités. En 2025, certains projets partenariaux seront portés par Bretagne Mobilités. Il en va notamment de la création d'une plateforme régionale de l'innovation au sein du syndicat Bretagne Mobilités.

Face aux défis climatiques, économiques, sociaux et territoriaux, l'innovation dans les mobilités représente un levier stratégique pour la transition écologique et l'aménagement équilibré des territoires, urbains comme ruraux. La Bretagne a besoin d'un espace de concertation et d'action spécifiquement dédié à l'innovation dans le domaine des mobilités.

Parmi ses différentes missions, le syndicat Bretagne Mobilités devra innover en matière de billettique pour faciliter le quotidien des usagers avec KorriGo. Il pourrait se saisir, dans le cadre de la construction de sa feuille de route avec l'ensemble de ses membres, de la question de l'innovation au sens large.

Fondée sur une logique collaborative, cette mission du syndicat aurait pour but de favoriser le partage des savoirs, l'accélération des projets expérimentaux, et la mise en réseau des collectivités, entreprises, chercheurs et citoyens.

En offrant un espace dédié à l'innovation et à la co-construction, le syndicat permettra de renforcer la dynamique régionale tout en positionnant la Bretagne comme un laboratoire d'excellence en matière de mobilités durables et innovantes.

Programme 702

Infrastructures de mobilités, matériels et gares

\\ Raison d'être du programme

Pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien sur tout le territoire, et pour permettre le développement de ses échanges avec l'extérieur, la Bretagne doit pouvoir s'appuyer sur un réseau d'infrastructures performant. Ce réseau, constitué de voies ferrées, de routes et de voies cyclables, nécessite des modernisations et des adaptations, prioritairement pour être mis au service du réseau régional BreizhGo, mais aussi de l'intermodalité, des modes décarbonés et partagés (vélos, transports collectifs, covoiturage), et du fret ferroviaire.

Pour soutenir la croissance du réseau BreizhGo, les gares ou points d'arrêts ferroviaires (126), routiers (25 000 arrêts) et maritimes (une 20aine de points d'embarquement vers les îles) doivent par ailleurs être bien dimensionnés, attractifs et accessibles dans de bonnes conditions.

Enfin, le dimensionnement du parc de matériel BreizhGo et sa modernisation conditionnent le niveau de service offert aux bretonnes et aux bretons.

De manière transversale, ce programme porte les objectifs de décarbonation des mobilités et des transports, dans la mesure où il concourt au développement des transports collectifs, il met en œuvre la décarbonation de la flotte de matériel BreizhGo (trains, cars, bateaux), et encourage le développement du fret ferroviaire.

\\ 2025 en actions

→ **Préparer la trajectoire de développement du TER (+ 20% d'offre d'ici 2030, + 50% d'ici 2035, doublement d'ici 2040, puis au-delà avec LNOBPL) en adaptant l'infrastructure**

Suite à la réalisation d'études prospectives qui ont permis d'identifier les besoins de développement du TER, des études techniques seront poursuivies en 2025 visant à développer la capacité du nœud ferroviaire rennais et des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Il s'agit de préciser les travaux d'envergure à réaliser sur l'infrastructure existante, sur la période 2025-2040, et de poursuivre les études du projet LNOBPL. Ces opérations s'inscrivent dans le projet de Service Express Régional Métropolitain breton inscrit au CPER mobilité 2023-2027.

Ces besoins de développement génèrent à la fois une augmentation du parc TER BreizhGo mais également la nécessité d'augmenter la taille et l'efficacité de l'outil de maintenance des rames. Ainsi, les travaux d'agrandissement et de modernisation du technicentre de Rennes, initiés en 2024, vont se poursuivre en 2025. L'opportunité de réaliser un technicentre complémentaire à Quimper sera également affinée en 2025.

→ **Accroître et moderniser le parc de matériel BreizhGo**

Afin de commencer à répondre à la trajectoire de développement du TER, la Région a commandé, fin 2023/ début 2024, 9 nouvelles rames Régio2N qui seront livrées un peu avant l'été 2026. A date, une rame coûte environ 16M€.

La durée de vie d'un train est de l'ordre de 40 ans et une opération mi-vie (à 20 ans donc) est imposée par le constructeur pour à minima changer bon nombre d'organes majeurs. La Région profite de cette échéance/immobilisation pour moderniser les rames et ainsi améliorer le confort des usagers pour les rames ZTER planifiée de début 2023 à mi-2025 et les rames AGC planifiée de début 2025 à début 2030. L'immobilisation de chacune des rames est de 3,5 à 4,5 mois selon la série ; le plan de transport est toutefois assuré.

\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2025 une autorisation de programme de

119 788 700 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2025 une autorisation d'engagement de

1 115 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de

115 982 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

945 600 €

La ventilation des crédits par chapitre budgétaire figure en introduction du rapport

→ Adapter les gares pour accompagner les croissances de trafic

Le réseau TER BreizhGo dessert 126 gares. Ces gares bretonnes ont bénéficié d'importants investissements ces 20 dernières années, pour les moderniser sur l'ensemble des périmètres : les quais et leurs accès, le mobilier, les bâtiments, les abords et espaces d'intermodalité. Si beaucoup a été fait, il reste encore à poursuivre le travail, en particulier pour répondre à l'évolution des usages et aux enjeux de demain, en cohérence avec les évolutions de desserte cibles. Au-delà de la poursuite de la mise en accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les actions qui ressortent, à étudier plus précisément dès le 1er semestre 2025, concernent les longueurs de quais (en lien avec les longueurs de composition de matériel) et la sécurisation de leurs accès (traversées des voies) ; les évolutions en termes d'écrans d'information voyageurs et l'analyse fine de l'intermodalité en gare (parts modales, capacités de stationnement voitures, vélo...). Dans le cadre du CPER Mobilité 2023-2027, la Région poursuivra par ailleurs son soutien aux projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), en particulier Quimper, Vannes, pour les travaux, Brest et Vitré pour les études.

→ Construire la trajectoire de décarbonation des mobilités de la Région Bretagne

Le secteur des transports représente, dont fret/logistique, près d'un tiers des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) du territoire breton. Pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur des mobilités à l'horizon 2050, une étude stratégique a été lancée en 2024 avec l'objectif de déterminer la part contributive de la Région Bretagne et d'élaborer un plan d'actions au regard de sa compétence obligatoire transport/mobilité d'une part, et des autres champs de la mobilité alternative d'autre part. Les résultats de cette étude auront notamment vocation à alimenter la mise à jour du volet mobilité du SRADDET en 2025, et pourront être complétés des orientations de la feuille de route mobilités des biens et marchandises élaborée courant 2025.

→ Décliner les objectifs de fret ferroviaire dans le cadre de la feuille de route mobilité des biens et marchandises

Les études menées de concert avec les services de l'Etat en 2023 ont confirmé le potentiel de report modal de marchandises vers le transport ferroviaire. Pour accompagner ce retour progressif vers le mode ferré, il faut massifier et mutualiser les flux de marchandises. Il convient donc d'activer 2 leviers à court terme : la remise en état des lignes de desserte fine du territoire (Auray – Saint-Gérard et Vitré-Gérard) et le développement du Chantier de Transport Combiné (CTC) de Rennes. Ce travail de report modal des flux de marchandises s'inscrira plus globalement dans le cadre de l'élaboration courant 2025 d'une première feuille de route régionale de la mobilité des biens et marchandises (fret & logistique), en liens étroits avec la politique portuaire et maritime, économique, emploi-formation...

→ Poursuivre la modernisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire

La modernisation du réseau ferroviaire breton se poursuit en 2025. Les études avant-projet et projet relatives au renouvellement des lignes Guingamp-Carhaix et Auray-Quiberon ont été lancées fin 2024 et se termineront fin 2025. Des études de modernisation et de relèvement de vitesse de l'ensemble de la ligne Rennes-Châteaubriant ont été initiées fin 2024 et se termineront fin 2025 (relèvement de vitesse) et fin 2026 (modernisation). Enfin, une étude d'opportunité de l'axe Morlaix-Roscoff, en lien avec les acteurs locaux et l'Etat, a été initiée en 2023 et devrait se terminer en 2025 pour statuer sur le devenir de cet axe.

Une étude socio-économique et de potentiel sur l'axe Brest – Quimper va être lancée en partenariat avec les collectivités locales traversées, l'Etat et la SNCF. Grâce à la définition de scénarios prospectifs et dans une perspective de décarbonation des déplacements, cette étude a pour objectif d'apporter des éclairages sur les améliorations possibles pouvant être mises en œuvre sur le réseau BreizhGo (TER et cars interurbains) en lien avec les services de mobilités mis en place ou en réflexion par les AOM concernées.

→ Mettre en œuvre le Plan régional vélo

En cohérence avec les engagements de la Région, en particulier sur le champ de la mobilité décarbonée, la Région a décidé d'écrire sa stratégie en matière de développement de la pratique du vélo, à travers le Plan régional vélo. La première étape de ce Plan a été adoptée lors de la session du Conseil Régional de décembre 2022 après un premier travail de diagnostic, d'analyse et de concertation. Ce travail, a été approfondi en 2023 et 2024, permettant d'aboutir à l'étape 2 du Plan vélo régional, prévu d'être présenté au vote de l'Assemblée début 2025.

→ Poursuivre la mise à 2x2 voies de la RN 164

La mise à 2x2 voies de la RN164 a pour objectif de favoriser le développement économique du territoire, améliorer la sécurité et le confort des usagers mais également, à terme, réduire les temps de parcours entre Rennes et Brest/Quimper. La mise en service de la section Est au droit de Merdrignac (5 km) a été repoussée à fin 2024/début 2025 ainsi que la section centrale au droit de Plémet. A date, 137,3 km de la RN164 sont à 2x2 voies soit près de 85% du linéaire total. Les travaux de mise à 2x2 voies se poursuivront au droit des secteurs de Merdrignac section Ouest (mise en service prévue fin 2027/ début 2028), Plémet section Ouest (mise en service envisagée début 2025) et Rostrenen section 3 (mise en service prévue courant 2026). Parallèlement les étapes préparatoires du projet de mise à 2x2 voies au droit de Mûr-de-Bretagne se poursuivent.

Programme 703

Aéroports

\\ Raison d'être du programme

Le 1er mars 2007, la Région Bretagne est devenue propriétaire de quatre aéroports : Quimper, Brest, Dinard et Rennes. Les compétences transférées relèvent de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des plateformes aéroportuaires. La Région Bretagne organise ce service public aéroportuaire au travers de contrats de délégations de service public. Elle assure ainsi un rôle d'autorité concédante qui lui confère la responsabilité du contrôle de l'exécution de ces contrats de concessions.

Les contrats de concession des aéroports de Brest et de Quimper ont été renouvelés en 2017 auprès de sociétés dédiées, dont la CCIMBO (Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest) est l'actionnaire majoritaire. Avec l'arrêt des vols commerciaux réguliers sur l'aéroport de Quimper fin 2023, la Région a contractualisé avec un nouveau concessionnaire, la SOGEAQC, impliquant la CCI, Quimper Bretagne Occidentale et des industriels locaux.

Les aéroports de Rennes et Dinard sont exploités par une société, la SEARD, détenue par la CCI 35 et Vinci Airports dans le cadre d'un contrat unique dont l'échéance a été reportée au 31 décembre 2026.

Au-delà de ses missions d'autorité concédante, la Région Bretagne peut également contribuer au financement d'investissements au sein d'infrastructures aéroportuaires dont elle n'a pas la propriété mais qui présentent un intérêt stratégique régional.

Conformément à la loi 3DS du 21 février 2022, la Région a engagé l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire régionale. Son 1^{er} volet, définissant les grands objectifs, les actions et l'ambition de la collectivité pour ses 4 aéroports, a été adopté en assemblée régionale et intégré au SRADDET en 2023.

\\ 2025 en actions

→ Finaliser le second volet de la stratégie aéroportuaire régionale

La première phase de la stratégie, votée en session d'octobre 2023, a permis de définir les objectifs stratégiques, les actions et les vocations des 4 aéroports propriété de la Région Bretagne (Brest, Quimper, Rennes et Dinard). Le deuxième volet a pour objectif d'intégrer les autres aéroports et aérodromes situés en région Bretagne et de définir un cadre collectif de coopération à l'échelle régionale. L'adoption de cette seconde phase est prévue début 2025 pour une mise en œuvre qui doit s'échelonner jusqu'en 2040. En parallèle, la mise en œuvre des actions définies dans le 1^{er} volet, entamée en 2024, se poursuivra.

→ Finaliser le schéma stratégique photovoltaïque aéroportuaire

La définition d'un schéma stratégique précisant les conditions de déploiement d'installations photovoltaïques sur les 4 aéroports figure parmi les 28 actions prévues par la stratégie aéroportuaire régionale. Ce travail, lancé en 2024, sera finalisé en 2025, permettant d'envisager un déploiement dès 2026.

→ Accompagner financièrement les investissements de maintien en état et de transition écologique des aéroports

Les aéroports de Brest et Rennes, très impactés par la crise Covid, peinent à retrouver leur niveau de trafic passagers d'avant crise ; en 2024, Rennes aura récupéré 60% du niveau de trafic de 2019 et Brest 76%, alors que les aéroports de taille comparable ont reconstitué 90% de ce trafic. Les modèles économiques historiques sont remis en cause, et les compagnies dites « low-cost » sont désormais incontournables dans la

\\ Propositions budgétaires

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2025 une autorisation de programme de

1 355 000 €

→ Ouvrir au titre de l'exercice 2025 une autorisation d'engagement de

776 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement d'investissement à hauteur de

2 090 000 €

→ Inscrire un crédit de paiement de fonctionnement à hauteur de

807 900 €

La ventilation des crédits par chapitre budgétaire figure en introduction du rapport

recomposition des réseaux de lignes aériennes, abandonnés par les compagnies traditionnelles. Ce changement majeur entraîne une diminution des capacités d'autofinancement des concessionnaires, alors même qu'ils doivent accentuer leurs efforts financiers pour inciter les compagnies low cost à ouvrir de nouvelles lignes, et supporter des charges liées aux missions régaliennes de plus en plus coûteuses. En parallèle, les infrastructures des 4 aéroports doivent être maintenues en état opérationnel, sous peine d'être durablement déclassées. La Région s'attachera à poursuivre en 2025 ses efforts de financement afin de garantir l'opérationnalité et la transition écologique des infrastructures aéroportuaires.

→ Poursuivre la procédure de renouvellement des aéroports de Rennes et Dinard

La procédure de renouvellement de la concession des aéroports de Rennes et Dinard a été approuvée en session du Conseil Régional de juin 2024. L'année 2025 sera consacrée à l'analyse des offres formulées par les candidats, et aux premières négociations en vue de définir les contours du ou des futurs contrats. Au-delà des collaborations à tisser à l'échelle régionale, la Région appuiera en outre les synergies envisageables entre l'aéroport de Nantes-Atlantique et celui de Rennes Bretagne.

→ Soutenir le nouveau modèle de développement de l'aéroport de Quimper

Sans activité régulière de passagers depuis novembre 2023, l'aéroport de Quimper a fait l'objet de différentes opérations en 2024 : l'exploitant initial, la société ADC, lourdement endettée et déficitaire, a été placée en liquidation amiable et une nouvelle société, la SOGEAQC, s'est vu transférer le contrat de concession de la plateforme. La Région accompagne le développement du nouveau modèle économique de l'aéroport de Quimper, basé sur l'aviation générale. La trajectoire de cette plateforme aéroportuaire sera affinée courant 2025. Par ailleurs, l'aéroport de Quimper ne dispose pas de Plan de Composition Générale dit « PCG », instrument de planification stratégique des infrastructures. La Région lancera par conséquent, en concertation avec les acteurs concernés, l'élaboration de ce dernier au cours de l'année 2025, qui viendra enrichir les réflexions menées sur le modèle de développement de l'aéroport.

→ Élaborer un avenant au contrat de DSP de l'aéroport de Brest

L'avenant signé en 2022 ayant permis le versement d'une indemnité d'urgence au concessionnaire ABO dans le cadre de l'imprévision COVID, prévoit également la mise en place d'un dispositif de retour à meilleure fortune permettant à la Région de récupérer tout ou partie des aides versées. Le cadre d'élaboration de cet avenant a été posé en octobre 2024 et doit aboutir à une contractualisation en 2025 ; il intègrera la stratégie aéroportuaire adoptée entretemps, le plan de composition général de l'aéroport finalisé en 2024, et les conséquences de l'après Covid sur le modèle économique. Dans ce cadre et dans le contexte de désengagement de l'État du financement des missions régaliennes, un soutien aux investissements règlementaires est prévu.



RÉGION BRETAGNE
RANNVRO BREIZH
REJION BERTÈGN

283 avenue du Général Patton - CS 21101 - 35711 Rennes cedex 7
Tél.: 02 99 27 10 10 | [X](#) regionbretagne | [f](#) regionbretagne.bzh | [@](#) region.bretagne | [in](#) Région Bretagne
www.bretagne.bzh